

โครงการรถไฟความเร็วสูงลอดใต้มหาสมุทร

โครงการรถไฟความเร็วสูงลอดใต้มหาสมุทรแปซิฟิก มูลค่ากว่า ๒ แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่การค้าตั้งแต่เวียดนามไปจนถึงอลาสก้า สหรัฐฯ และความเป็นจริงด้านการค้าหลักระหว่างความขัดแย้งระหว่างประเทศมหาอำนาจ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกของโครงการดังกล่าว และไทยควรเตรียมรับมืออย่างไร

ที่มา

โครงการรถไฟความเร็วสูงลอดใต้มหาสมุทร มูลค่ากว่า ๒ แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ เชื่อมต่อพื้นที่การค้าตั้งแต่เวียดนามไปจนถึงอลาสก้า สหรัฐฯ เส้นทางยาวกว่า ๘,๐๐๐ ไมล์ เป็นโครงการขนาดใหญ่ของจีน ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ Belt and Road Initiative: BRI ของจีนที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวรัฐบาลจีนมิได้หยิบยกโครงการนี้ขึ้นมาพิจารณาเห็นชอบให้การดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่อง จึงไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ BRI ทั้งนี้ โครงการนี้ถูกพูดถึงครั้งแรกในปี ค.ศ. ๒๐๑๔ ซึ่งมีการศึกษาด้านปัจจัยสิ่งแวดล้อมและความคุ้มค่าต่อการลงทุน อย่างไรก็ตาม หลังจากการศึกษาโครงการนี้สิ้นสุดลงก็ไม่มีมีความคืบหน้าในการดำเนินการงานต่อ จนกระทั่งปี ค.ศ. ๒๐๒๑ หากโครงการรถไฟความเร็วสูงลอดใต้มหาสมุทรแปซิฟิกเหนือหรือทะเลเบริง ณ ช่องแคบลอร์เรนซ์เซล แห่งนี้ประสบความสำเร็จ ก็จะเป็นการเชื่อมต่อเส้นทางการค้าโลกที่สำคัญที่สุดผ่านระบบการขนส่งแบบราง โดยคาดว่าจะการขนส่งผ่านโครงการดังกล่าวจะใช้เวลาเพียง ๒ วันในการเดินทางจากทางเหนือของเวียดนามมายังทางฝั่งตะวันตกของอลาสก้า เส้นทางดังกล่าวนั้นผ่านประเทศทางตรง ๓ ประเทศ ได้แก่ จีน รัสเซีย และสหรัฐฯ และมีเส้นทางเชื่อมต่อโดยรางไปยังอีก ๓ ประเทศใกล้เคียง ได้แก่ สเปน ลาว เวียดนาม และแคนาดา อีกทั้งโครงการดังกล่าวจัดเป็นโครงการที่ส่งผลกระทบต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในระดับที่ต่ำมาก เมื่อเทียบกับการขนส่งคน ๕๐,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง และทั้งยังตอบโจทย์ในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งเป็นทิศทางการพัฒนาที่ยั่งยืนที่โลกกำลังให้ความสำคัญ อีกทั้งโครงการดังกล่าว

ยังตอบโจทย์ในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เนื่องจากส่งผลกระทบต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในระดับที่ต่ำมาก เมื่อเทียบกับการขนส่งคน ๕๐,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาที่ยั่งยืนที่ทั่วโลกกำลังให้ความสำคัญ

บทวิเคราะห์

ความเป็นจริงหลักระหว่างความขัดแย้งระหว่างประเทศมหาอำนาจเริ่มแรกเดิมทีตั้งแต่สมัยประธานาธิบดีไอโดอร์ รูสเวลต์ ของสหรัฐฯ ซึ่งเป็นช่วงแตกแยกระหว่างประธานาธิบดีจอมพล เจียง ไคเชก ผู้นำไต้หวัน และประธานจีน เหมา เจ๋อตง ต้องยอมรับว่าสหรัฐฯ และจีนนั้นมีการเจริญสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ตีมาโดยตลอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงการผลักดันการค้าของสาธารณประชาชนจีนยุคเติ้งเสี่ยวผิง นั้นทำให้จีนได้กลายมาเป็นโรงงานของโลกในเวลาถัดมา จากกระทั่งปัจจุบันจีนสามารถพัฒนาศักยภาพเป็นหนึ่งในประเทศมหาอำนาจ ส่งผลให้สหรัฐฯ ต้องปรับท่าทีการแสดงออกทางด้านการทูตอย่างที่ทราบกันในปัจจุบัน ถึงแม้การแสดงออกทางด้านการทูตในตอนนี้จะมีท่าทีที่แข็งกร้าวต่อกัน แต่หากสนามการค้านั้นยังคงมีการดำเนินต่อไปด้วยดีอย่างมีความสลับซับซ้อน เราไม่อาจปฏิเสธได้ว่าห่วงโซ่อุปสงค์และอุปทานของโลกนั้นยังคงดำเนินไปในกรอบการค้าระหว่างสองประเทศมหาอำนาจนี้ได้ แต่ความซับซ้อนที่กล่าวมานั้นก็คือการพึ่งพาประเทศโลกที่สามในการผลิตสินค้าเพื่อส่งออกและรับสินค้าเข้ามาขายยังประเทศมหาอำนาจเหล่านี้ผ่านวิธีการติตราสินค้าใหม่ (Transshipment) และการส่งออกผ่านประเทศที่สาม (Offshoring) อย่างที่พอทราบกันสหรัฐฯ นั้นตั้งกำแพงกีดกันทางการค้าแก่ประเทศมหาอำนาจอย่างจีนแบบเข้มข้น แต่ถึงกระนั้น





ขณะเดียวกันจีนยังส่งเสริมการค้ากับประเทศสมาชิกอาเซียนอันเป็นกลุ่มประเทศฐานการผลิตที่สำคัญของจีน การส่งเสริมการค้าแถบประเทศอาเซียนนั้นยังคงมีอยู่ และจะเห็นได้ว่าประเทศกลุ่มนี้นั้นเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของจีน ในทางกลับกัน สหรัฐฯ นั้นก็อาศัยกลุ่มประเทศอเมริกาใต้ และกลุ่มสหภาพยุโรปในการเป็นฐานการผลิตและฐานการนำเข้าส่งออกสินค้าจากทางแถบอาเซียนและเอเชียกลางด้วยเช่นกัน จากการพิจารณาการไหลเวียนของห่วงโซ่อุปทานนั้นจะเห็นได้ว่าประเทศมหาอำนาจทั้งสองยังคงทำการค้าระหว่างกันอย่างอ้อม ๆ มาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งความซับซ้อนทางการค้าที่เพิ่มขึ้นนี้เองได้ส่งผลต่อโครงสร้างด้านราคาสินค้าทั่วโลกด้วยเช่นกัน

๒ ทำหน้าที่ของประเศมหาอำนาจ

จากการให้สัมภาษณ์ของนายหวัง เมิ่งซู ผู้แทนโครงการรถไฟความเร็วสูงของจีน ต่อสำนักข่าวเดอะ การ์เดียน กล่าวว่า “ตอนนี้ทางจีนพูดคุยถึงโครงการดังกล่าว โดยมีรัสเซียเข้าร่วมการหารือ/พูดคุยถึงโครงการนี้ร่วมกับจีนมาหลายปีแล้ว ทางรัสเซียก็พูดคุยด้วยกับกับเราหลายปีแล้วเช่นกัน” จากคำกล่าวนี้นี้แสดงให้เห็นว่าทางจีนและรัสเซียไม่ได้ขัดข้องต่อท่าทางรถไฟความเร็วสูงไปยังประเทศมหาอำนาจคู่ขัดแย้งอย่างสหรัฐฯ แต่อย่างใด แต่ถึงอย่างนั้น ตลอดหลายปีที่ผ่านมา ยังไม่ปรากฏความเห็นใด ๆ จากฝ่ายรัฐของทางสหรัฐฯ ต่อโครงการดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันจากสถานการณ์ การเยือนได้วันของนางแนนซี เพโลซี ประธานสภาผู้แทนราษฎรแห่งสหรัฐฯ ซึ่งถือเป็นผู้นำอันดับสามของสหรัฐฯ นั้นได้ก่อให้เกิดความขัดแย้งบริเวณทะเลเหลือง ส่งผลให้จีนสั่งระงับการนำเข้าสินค้าหลายรายการจากไต้หวันมากกว่าครึ่งก่อน ๆ เป็นประวัติการณ์ และทำการซ้อมรบทางเรือในทะเลเหลือง ซึ่งการกระทำดังกล่าวสหรัฐฯ ได้ให้ความเห็นว่าเป็นการกระทำที่เกินกว่าเหตุ จากภาพรวมของความขัดแย้งเหล่านี้ ตลอดจนผลกระทบจากความขัดแย้งรัสเซียและยูเครนได้ส่งผลให้โครงการดังกล่าวถูกพับเก็บไว้ดังเดิม และอาจเป็นไปได้ว่าโครงการขนส่งทางรางข้ามทวีปนี้อาจจะเงียบหายไปอีกหลายทศวรรษต่อจากนี้ไป

๓ ผลกระทบในมิติเศรษฐกิจโลก

โครงการขนส่งทางรางข้ามทวีปเป็นโครงการที่ต้องอาศัยเม็ดเงินในการลงทุนจำนวนมาก ทำให้เกิดคำถามตามมาจากหลายฝ่ายว่าการลงทุนดังกล่าวจะคุ้มค่ามากน้อยเพียงใด เนื่องจากจีนนั้นมีเส้นทางเดินเรือที่สำคัญกับสหรัฐฯ อยู่แล้วเดิมผ่านพื้นที่ชายฝั่งสำคัญในทะเลจีนใต้ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่จีนมักใช้อ้างสิทธิ์อธิปไตยของตนจากการอิงประวัติศาสตร์ เมื่อพิจารณาจากภูมิรัฐศาสตร์ในบริเวณดังกล่าวเห็นได้ว่าพื้นที่ทะเลจีนใต้ ซึ่งเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางการค้าที่สำคัญ หากไม่สามารถดำเนินการภาคธุรกิจได้ตามปกติจะทำให้เขตเศรษฐกิจสำคัญ ได้แก่ ไต้หวัน ฮองกง สิงคโปร์ เวียดนาม และไทย ได้รับผลกระทบกว่า ๕ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นมูลค่ากว่าร้อยละ ๖๐ ของการขนส่งทางเรือของทั้งโลก

จึงส่งผลให้โครงการดังกล่าวมีความสำคัญในแง่ของการหลีกเลี่ยงผลกระทบจากความตึงเครียดของพื้นที่ภูมิรัฐศาสตร์ทางทะเลในพื้นที่ทะเลจีนใต้ และพื้นที่ทะเลเหลือง อย่างไรก็ตามความไม่แน่นอนของการแสดงท่าทีของรัสเซียต่อความสัมพันธ์กับสหรัฐฯ อาจส่งผลต่อความมั่นคงของเส้นทางดังกล่าวในพื้นที่บนแผ่นดินรัสเซียเอง อีกทั้งส่วนแบ่งภาคการขนส่งทางเรือซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของแต่ละประเทศอาจลดลงอย่างมากจากการหายไปของมูลค่าในกิจการพาณิชย์นาวี

๔ ผลกระทบในมิติเศรษฐกิจไทย

จากสถานการณ์ความตึงเครียดบริเวณทะเลเหลืองได้ส่งผลต่อ GDP ของไทยอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของมูลค่าหุ้นในกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมบริเวณท่าเรือ สิ่งเหล่านี้ส่งผลต่อความเห็นของนักลงทุนที่อาจมีแนวโน้มการย้ายฐานการผลิตในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้งจากจีนและไต้หวันในอนาคต ซึ่งจะเห็นได้ว่าไทยมีส่วนการส่งออกไปจีนและสหรัฐฯ กว่าร้อยละ ๓๓ ของประเทศคู่ค้าทั้งหมด จากการวิจัยของสถาบันเอเชียพลัส แสดงถึงข้อมูลการลดลงของ GDP ของไทยอย่างมีนัยสำคัญจากมาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐฯ ที่มีต่อจีน ด้วยเหตุนี้ปัจจัยดังกล่าวจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ไทยควรให้การระมัดระวัง ซึ่งเป็นผลจากการขาดความเชื่อมั่นของนักลงทุน ที่มองผ่านการขนส่งทางทะเลและการนำเข้าส่งออกของไทย ทั้งนี้การมีโครงการรถไฟความเร็วสูงตลอดได้มหาสมุทรนี้อาจเป็นประโยชน์ต่อไทย ในการเพิ่มโอกาสทางการค้า ด้านการส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรโดยเฉพาะกลุ่มผลไม้ไปยังประเทศเมืองหนาวต่าง ๆ รวมถึงอาจลดแรงกดดันทางการค้าจากภาวะตึงเครียดในทะเลเหลือง ในทางกลับกัน การก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำการค้าด้านเกษตรกรรมของจีนนั้นก็จะเป็นแรงกดดันทางการค้าที่สำคัญที่เกิดขึ้นกับไทยเองเช่นกัน หากไทยไม่สามารถพัฒนาศักยภาพได้เต็มที่ทั้งที่อยู่ในพื้นที่ภูมิศาสตร์ที่ดีกว่าโครงการนี้อาจไม่ส่งผลดีใด ๆ ต่อไทย และไทยควรตั้งคำถามว่าเราควรทำอย่างไรเพื่อดึงดูดภาคอุตสาหกรรมสำคัญของภูมิภาค อาทิ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมเคมีคอนดักเตอร์ ให้มีฐานการผลิตที่ประเทศไทยก่อนการเปลี่ยนแปลงทางการขนส่งครั้งใหญ่ในอนาคต อีกทั้งโครงการรถไฟความเร็วสูงตลอดได้มหาสมุทร อาจกระทบต่อกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอย่างมาก การเตรียมตัวรับมือและสร้างความพร้อมของประเทศจึงควรเริ่มคิดตั้งแต่นั้นเพื่อให้ไทยสามารถดำรงอยู่ในแนวทางความยั่งยืนเฉกเช่นเดียวกับค่านิยมของโลกในอนาคต

★อ้างอิง

- ยูโรนิวส์
- เดอะ การ์เดียน
- สถาบันวิจัยเอเชียศึกษา
- เดอะ แสตนด์อาร์ด
- คิม พร็องพาดี้
- เอเชียพลัส